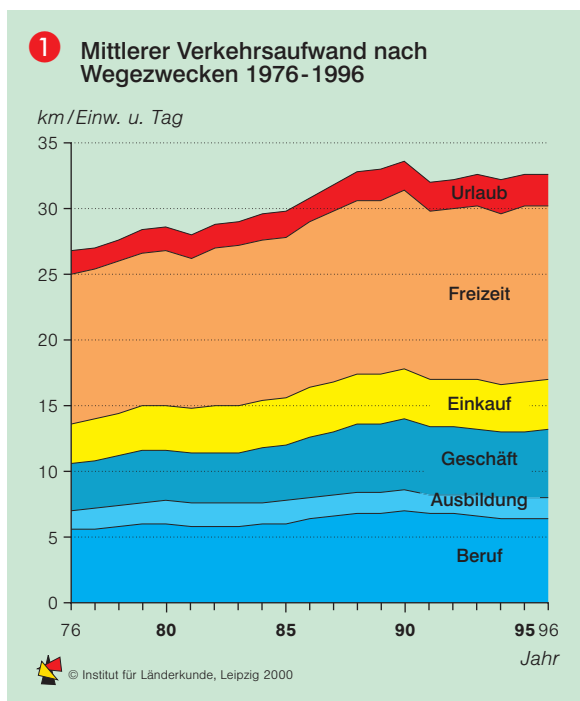


Wachsender Freizeitverkehr – umweltverträgliche Alternativen

Martin Lanzendorf



Etwa die Hälfte aller Kilometer im Personenverkehr werden in Deutschland zu Freizeit- oder Urlaubszwecken zurückgelegt **1**. In Zukunft wird ein weiterer Anstieg der Distanzen erwartet, was die Erreichung politischer Ziele wie eine Wachstumsbeschränkung des motorisierten Verkehrs oder eine Reduktion der CO₂-Emissionen erheblich erschwert.

Kürzere Urlaubsreisen

Im Trend fahren die Deutschen kürzer, aber häufiger in Urlaub, so dass insgesamt größere Reisedistanzen zurückgelegt werden. Zunehmende Bedeutung gewinnen auch Kurzurlaubsreisen, d.h. Reisen mit ein bis drei Übernachtungen, die vorwiegend am Wochenende durchgeführt werden. Der motorisierte Individualverkehr ist die für Urlaubsreisen am häufigsten genutzte Verkehrsart **2**. Der Flugverkehr, mit dem 1998 bereits knapp ein Drittel aller Urlaubsreisen durchgeführt wurden, gewinnt zunehmend an Bedeutung und führt zu einem sprunghaften Anstieg der Reiseweiten.

Terminologie der Freizeitmobilität

Als **eine Reise** werden alle Wege vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung zusammengefasst. Die Kategorie **Freizeitinfrastruktur** umfasst alle Reisen zu Gaststätten, Sportanlagen, Theatern, Museen, Kinos, Zoos, Jahrmärkten etc.

Die Kategorie **soziale Kontakte** erfasst Besuche von Freunden und Verwandten und das Engagement in gesellschaftlichen Gruppen, wie Kirchen, Vereinen etc.

Fortbewegung bezeichnet Aktivitäten, bei denen das Unterwegssein im Vordergrund steht, wie z.B. Spazierfahrten oder Spaziergänge.

Die Kategorie **Natur** fasst Reisen zu Parkanlagen, zur Erholung und Bewegung in der Natur, zum Wochenendhaus und zum Schrebergarten zusammen.

Wochenendverkehr

Im Tagesfreizeitverkehr, worunter Freizeitfahrten ohne Übernachtungen gefasst sind, werden an Wochenenden die größten Distanzen zurückgelegt. Freizeitreisen können in die **fünf Kategorien**

- Freizeitinfrastruktur,
- soziale Kontakte und Freizeitinfrastruktur,
- soziale Kontakte,
- Natur und Fortbewegung sowie
- Fortbewegung

eingeteilt werden, die jeweils sowohl hinsichtlich der Reishäufigkeit als auch hinsichtlich des damit verbundenen Verkehrsaufwands bedeutsam sind **3**.

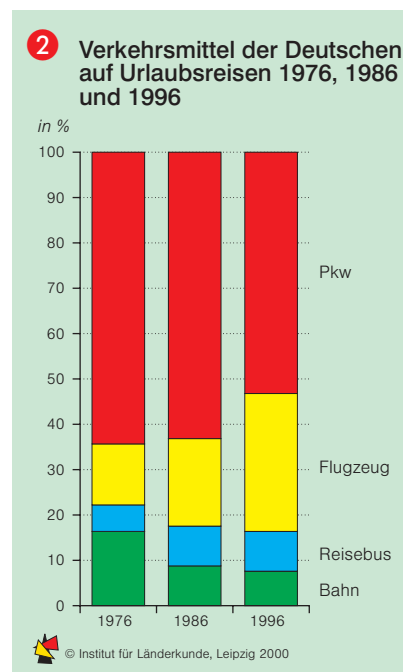
Bezüglich dieser Freizeitkategorien zeigen sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der räumlichen Verteilungsmuster der Reiseziele und der Anteile der genutzten Verkehrsmittel. Aktivitäten der Kategorie Freizeitinfrastruktur finden vorwiegend im Stadt- oder Stadtteilzentrum statt, Naturziele liegen in der Peripherie, und die Gelegenheiten für soziale Kontakte – in erster Linie Privatwohnungen – sind dispers über den Raum verstreut. Zum Zweck von sozialen Kontakten wird am Wochenende besonders häufig auf den motorisierten Individualverkehr zurückgegriffen, während für natur- oder fortbewegungsbezogene Aktivitäten die nicht-motorisierten Verkehrsformen die größte Bedeutung haben **4**.

Freizeitmobilität

Freizeitmobilität kann nicht allein aus der Notwendigkeit einer Zielerreichung, also der Raumüberwindung von A nach B, erklärt werden. Vielmehr ist das Unterwegssein selbst häufig der Haupt- oder ein Nebenzweck der Verkehrsteilnahme wie z.B. beim Spaziergang oder der Spazierfahrt. Im Gegensatz zu Erwerbs- oder Versorgungszeiten bietet die freie Zeit vielfältige Optionen zur Aktivitätsgestaltung. Individuen markieren ihre Zugehörigkeit zu sozialen Milieus oder Gruppen unter anderem durch die ausgeübten Freizeitaktivitäten und die genutzten Verkehrsmittel. Individuelle Stilisierungsmerkmale werden daher ebenso wie räumliche Strukturen, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie soziodemographische Merkmale zur Erklärung der Verkehrsentstehung im Freizeitverkehr herangezogen.

Innovative Lösungen

Die Umgestaltung des Verkehrs- und Siedlungssystems erfordert planerische, finanzielle und ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. Zugleich sind beim Freizeitverkehr innovative Lösungen gefragt, die darauf abzielen, entweder den Verkehr auf umweltverträgli-



chere Verkehrsmittel zu verlagern, also z.B. vom privaten Pkw auf Bus, Bahn oder Fahrrad, oder Freizeitverkehr zu vermeiden, indem Ziele attraktiver gemacht werden, die nahe am Wohnort liegen. Eine Vielzahl von innovativen Lösungen werden bereits in der Praxis erprobt **5** und zielen in erster Linie auf die Aufwertung des Nahraumes sowie auf die Gestaltung, Kommunikation und Vermarktung bedarfsgerechter Angebote ab. Einige Beispiele sind:

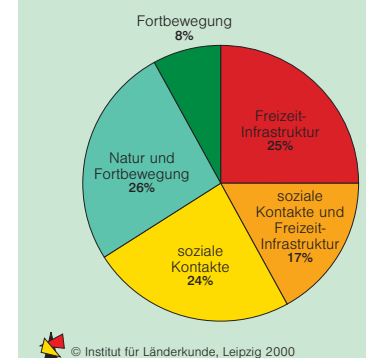
- Angebote für Bus- und Bahn, wie Verkehrsverbünde, Wander-, Ausflugs- und Nachtbusse, Ferien- und Wochenendtickets, Erlebnisfahrten;
- Förderung der Fahrradnutzung, z.B. durch Fahrradwegenetze in Kommunen, Regionen oder überregional, Vernetzung mit Bus und Bahn durch

Fahrradmitnahme, -stationen oder -verleih;

- Förderung nichtmotorisierter und körperbetonter Trend-Verkehrsmittel wie Inline-Skating;
- Car-Sharing zur Reduktion des Pkw-Besatzes und des ruhenden Verkehrs sowie zur gezielten Nutzung für Ausflüge und Besuche am Wochenende;
- autofreie Erlebnistage und Events;
- Informationsdienste zu Verkehrsmitteln und Freizeitangeboten, wie Broschüren, Internet, Call-Center, individuelle Mobilitätsberatung mit Ausflugsangeboten;

3 Zwecke von Freizeitreisen am Wochenende 1997

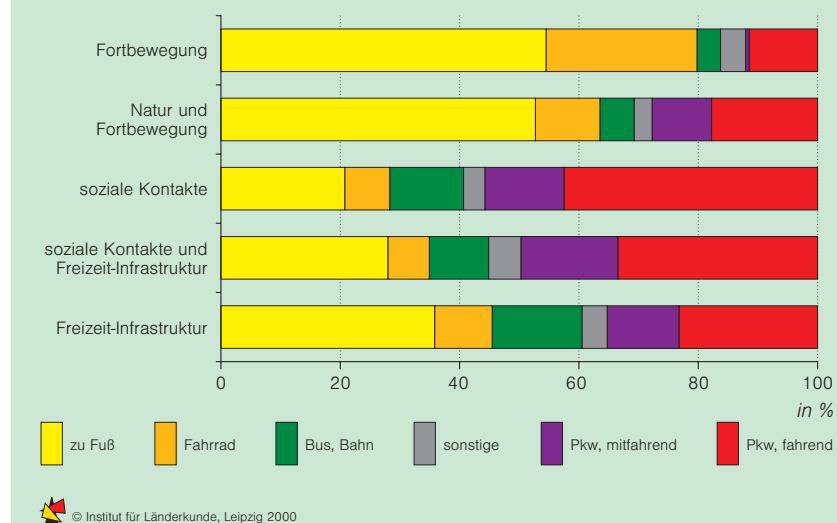
Befragte aus vier Kölner Stadtvierteln



- Kooperation von Tourismus- und Verkehrsanbietern zur Vermarktung umweltverträglicher Verkehrsmittel auf Urlaubsreisen, wie autofreie Urlaubsorte, Parkplatzbeschränkungen, auto-unabhängige An- und Abreise sowie Mobilitätsangebote am Urlaubsort. ♦

4 Verkehrsmittel auf Freizeitreisen am Wochenende 1997

Befragte aus vier Kölner Stadtvierteln





- Fahrrad**
- Fahrradmitnahme in Bahn und Bus
 - Ausbau des Radwegenetzes
 - Weimar Fahrradvermietstation
 - Radfernweg
 - Bd. 10, Beitrag P. Becker, S. 91
- Öffentlicher Verkehr**
- Abend- und Nachtangebot
 - Bus und Bahn zu Ausflugszielen
 - Wiedereröffnung einer Bahnstation
 - attraktiver Tarif
 - umweltfreundliche Fahrzeuge
- Informationssysteme**
- Broschüren zu Freizeitzielen mit Umweltverbund
 - Computerinformationen zu Verkehrsmitteln und touristischen Zielen
 - Mobilitätszentrale
- Verkehrsreduzierung**
- Kylltal** autofreier Erlebnisstag
 - Autounabhängigkeit – autofreie Inseln und Orte
 - neue Verkehrsmittel – Inline Skating
 - Attraktivierung nahegelegener Ausflugsziele
 - Zingst Bezugspunkt (Ort ohne Fahrradvermietstation)
 - Bezugspunkt (Berg)
 - Odenwald Bezugsgebiet

Autor: M. Lanzendorf

0 25 50 75 100 km
Maßstab 1: 2 750 000